

## Раздел 1

# ИСТОРИЧЕСКИЙ ИСТОЧНИК И ИСТОРИЧЕСКАЯ НАУКА: ДИАЛЕКТИКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Т. Г. Архипова

*Российский государственный  
гуманитарный университет*

### НАРКОМАТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР: 1930-е годы

Ведомство путей сообщения СССР, в отличие от российского, по существу не было предметом специального исследования, хотя имеется значительное число работ, посвященных железнодорожникам и железнодорожному транспорту, вышедших как в советский, так и постсоветский период. В большинстве этих работ либо затронуты, либо анализируются те или иные аспекты деятельности Наркомата, но не его организация, изменения в ней, штаты, формы и методы работы. Не смогли восполнить этот пробел и два тома фундаментального трехтомного труда по истории железнодорожного транспорта, хотя сам по себе их выход является огромным вкладом в изучение истории железнодорожного транспорта<sup>1</sup>. Между тем, организационное построение хозяйствующих субъектов оказывает существенное влияние на темпы развития конкретных отраслей и экономики страны в целом.

Изучение истории Наркомата в значительной степени затруднено состоянием фонда его документов, хранящегося в РГАЭ. Он насчитывает более 130 тыс. единиц хранения, а его организация не из числа оптимальных.

Бурный рост хозяйства НКПС СССР обусловил тенденцию увеличения его центрального аппарата. Одна часть его структурных единиц была создана путем преобразования уже существующих, другая – путем выделения из более крупных.

С окончанием восстановительного периода экономики страны встала задача реконструкции железнодорожного транспорта на базе новой техники и новых технологий, строительства новых дорог. С этого времени уст-

ройство Наркомата утрачивает стабильность – возникшие вновь структуры переименовываются, объединяются/разъединяются, реорганизуются, преобразуются и т. п. С одной стороны, это можно объяснить поисками оптимальной организации управления транспортом, а с другой, усилением централизации во взаимоотношениях Наркомата с его подведомственными организациями, предприятиями, дорогами.

Специализация управления в начале 30-х гг. коснулась и управления железнодорожным транспортом и наркомата в целом. В 1931 г. из НКПС СССР выделился сначала водный транспорт, а за ним и автодорожный<sup>2</sup>. Таким образом, к 1932 г. в ведении НКПС остался исключительно железнодорожный транспорт.

Одновременно ужесточились требования, предъявляемые к железнодорожному транспорту. Его работа неоднократно рассматривалась на самом высоком уровне партийно-государственного руководства – от Пленума ЦК партии до заседания Правительства. Особый накал критика НКПС приобрела тогда, когда наркомом путей сообщения был М. Л. Рухимович, сменивший в Я.Э.Рудзутака.

Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 1 октября 1931 г. «О работе НКПС» она была признана «недостаточной и неудовлетворительной». Было решено немедленно сменить руководство Наркомата<sup>3</sup>. Наркомом стал А. А. Андреев. Уже 29 октября 1931 г. Пленум ЦК ВКП(б) обсудил доклад нового наркома и предложил укрепить железнодорожный транспорт партийными и профсоюзными кадрами<sup>4</sup>. Работа транспортного ведомства была взята под особый контроль. В июле 1933 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) принимают постановление «О работе железнодорожного транспорта». Наряду с критикой постановление содержало конкретные указания по перестройке работы наркомата и его структуры. Однако постановление это более известно тем, что оно обязывало реорганизовать существующий на транспорте институт парторгов, создав политотделы<sup>5</sup>. Вслед за этим постановлением было принято несколько уточняющих его актов. В их числе было постановление ЦК ВКП(б) от 10 июля 1933 г. «О политотделах на железнодорожном транспорте». Создаваемые на правах парткомов, они должны были руководить работой партийных и комсомольских организаций и «группами сочувствующих». Политотделы обязаны были поднять всю партийно-политическую работу среди рабочих и служащих железнодорожников «на высший уровень» и обеспечить «сознательную железную дисциплину», новый мощный подъем социалистического соревнования и ударничества, борьбу с классово-чуждыми и враждебными элементами (саботажниками, ворами, врагами, лодырями и т. п.). Давались им и значительные кадровые полномочия от приема в партию и рекомендации на ту или иную должность до побуждения железнодорожников к повышению квалификации.

Система политотделов должна была пронизывать все звенья управления от железных дорог до районов и заводов. Начальники политотделов являлись номенклатурой ЦК ВКП(б). Начальник Политуправления НКПС одновременно являлся заместителем Наркома путей сообщения<sup>6</sup>. Этим постановлением по существу был дан старт очередной чистке железнодорожных кадров. Несколько сохранившихся отчетов начальников Политуправления пестрят конкретными фактами, цифрами и ярлыками, навешанными на «вычищенных», иногда и фамилиями<sup>7</sup>. Справедливости ради следует отметить, что показатели, носящие характер доносов или свидетельствующие о результатах чисток, соседствуют в них с информацией о достижениях в работе железнодорожного транспорта. Действительно, хоть и медленно, но строились железные дороги, весьма интенсивно росли перевозки грузов и пассажиров и т. п.

В феврале 1935 г. А. А. Андреева на посту наркома путей сообщения сменил безраздельно преданный И. В. Сталину Л. М. Каганович. При нем борьба с враждебными элементами активизировалась. Рост объемов перевозок и числа аварий на дорогах (долгое время такие данные были секретными) породил мнение о том, что дороги работают на пределе возможностей. Придерживающимся такой точки зрения – «предельщикам» – была объявлена война. Между тем, материальная база железных дорог обновлялась медленно, на транспорте не хватало не только квалифицированных кадров, но и кадров вообще. На партийных собраниях, активках критике за «вражескую работу» подвергались работники самого разного уровня от начальника структурного подразделения наркомата до путевого обходчика.

Большинство мемуаристов характеризуют Л. М. Кагановича как малообразованного, грубого, чванливого руководителя, упрекают его за подписание «расстрельных списков»<sup>8</sup>. Авторы трехтомной «Истории железнодорожного транспорта» отмечают, что, будучи доверенным лицом Сталина, Каганович пользовался неограниченными правами, он «не кончал ни техникумов, ни вузов и не знал железнодорожного дела, однако это не останавливало его. Обладая организаторскими навыками, большой трудоспособностью, красноречием, необыкновенной напористостью и редким тщеславием, он развернул бурную деятельность на железнодорожном транспорте, создав... атмосферу страха и нервозности»<sup>9</sup>.

За время первого пребывания Кагановича на посту наркома (он побывал в этой должности трижды) «в порядке очищения» с железнодорожного транспорта было уволено командного и рядового состава 35180 чел.<sup>10</sup> В результате этого начальствующий состав на дорогах был обновлен чуть ли не на 50%<sup>11</sup>. В эти годы машинисты довольно часто сразу же занимали должности начальников депо и дорог. В это же время и в наркомате появились люди, никогда не работавшие на железнодорожном транспорте, некоторые должности вообще были вакантны.

Такое положение с кадрами на транспорте не помешало руководству страны «перебросить» Кагановича в Наркомат тяжелой промышленности СССР. Его преемником на посту наркома путей сообщения стал А. В. Бакулин. Восемь месяцев спустя, 23 июля 1938г. был арестован и вслед за Я. Э. Рудзутаком и М. Л. Рухимовичем расстрелян<sup>12</sup>.

После ареста Бакулина в наркомат вернулся «железный нарком» Каганович. На закрытом партийном собрании НКПС 26 ноября 1938 г. в отчетном докладе о работе парткома отмечалось, что аппарат наркомата зимой 1937/1938гг. находился в «состоянии развала»<sup>13</sup>. Поиски вредителей, троцкистов, шпионов, «двурушников», «перерожденцев», «великодержавных шовинистов», «зажимщиков критики», «шкурников», «карьеристов» и им подобных продолжались, а среди железнодорожников насаждался культ личности наркома.

Во второй половине 30-х гг. изменения в функциях и структуре НКПС продолжились. Как и прежде связаны они были, главным образом, с ростом числа подведомственных организаций, предприятий и учреждений, строительством новых дорог, разукрупнением старых. Так, с передачей метрополитена в ведение НКПС создается в 1935 г. Управление Московским метрополитеном. Растет число структурных подразделений, ответственных за эксплуатацию железнодорожных линий и перевозки. В соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 9 марта 1937 г. в составе НКПС была учреждена должность Главного ревизора по безопасности движения с соответствующим аппаратом. На линии учредили должности дорожных и участковых ревизоров по безопасности движения с непосредственным подчинением Главному ревизору, а так же должности инспекторов по подъездным путям и котлонадзору. Аварийность на дорогах пошла на убыль. В 1939 г. дифференцируется управление заводами системы НКПС СССР – создаются три специализированных управления. Рост числа дорог предопределил создание в сентябре 1940 г. управлений группами дорог по направлениям. И это далеко не все изменения, произошедшие в центральном аппарате НКПС в последние предвоенные годы.

Несколько изменился порядок финансирования дорог.

Эти годы были наиболее интенсивными в истории развития железнодорожного транспорта – его техническая реконструкция была продолжена, в то же время попытки начать производство тепловозов потерпели неудачу. Каганович был поклонником паровозной тяги.

К концу 30-х гг. НКПС СССР был одним из самых крупных наркоматов в системе органов управления. В 1939 г. штатное расписание только центрального аппарата Наркомата насчитывало 3845 единиц<sup>14</sup>. Подведомственное ему хозяйство было огромным. В системе железнодорожного транспорта работало 2657300 человек. За предвоенное пятилетие за счет разукрупнения и строительства новых линий количество дорог увеличи-

лось с 28 до 54-х. Помимо дорог с их инфраструктурой здесь было 32 машиностроительных заводов, 220 вагоноремонтных пунктов, многочисленные строительные организации (пути, мосты, тоннели, линии метро и т.п. возводились ими), жилой фонд. Здесь было сосредоточено огромное количество учреждений социальной сферы – ясли и детсады, школы и вузы, дома культуры и стадионы, санаторно-курортные и медицинские учреждения и т.п.

Железнодорожный транспорт, как известно, доминировал как в грузовых, так и пассажирских перевозках все годы существования СССР (иногда эти показатели достигали 85%). К началу 40-х гг. СССР по грузовым и пассажирским перевозкам СССР вошел в число передовых стран мира. Нагрузка на дороги была огромной. В предвоенные годы основное внимание было направлено на строительство новых дорог, главным образом в республиках Средней Азии и Закавказья. К 1941 г. эксплуатационная длина железнодорожной сети выросла с 70260 км в конце 1917 г. до 106 102 км (частично за счет вхождения в состав СССР новых территорий)<sup>15</sup>. Нельзя сказать, что государство уделяло ему мало внимания, периодически осуществлялись финансовые вливания в эту отрасль. И все же по сравнению с дореволюционным периодом дорог строили мало, модернизационные мероприятия отставали от развития промышленного производства. Так, к 1941 г. электрифицировали 1,9 тыс. км вместо 5,7, перевели на тепловозную тягу 200 км вместо 2000<sup>16</sup>.

Годы войны стали суровым испытанием для всего народного хозяйства страны, в том числе и для железнодорожного транспорта.

---

<sup>1</sup> История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. – Т. 2: 1917 – 1945 гг. – СПб. – М., 1997: История железнодорожного транспорта Советского Союза. – Т. 3: 1945 – 1991. – М., 2004.

<sup>2</sup> СЗ СССР. 1931. № 8. Ст. 85; № 35. Ст. 258.

<sup>3</sup> Железнодорожный транспорт в документах Коммунистической партии и Советского Правительства. – М., 1957. – С. 255.

<sup>4</sup> Там же. С. 256 – 258..

<sup>5</sup> Там же. – С. 267 – 271.

<sup>6</sup> Там же. – С. 279 – 282.

<sup>7</sup> См., например: РГАЭ. – Ф. 1884. – Оп. 49. – Ед. хр. 468.

<sup>8</sup> Павловский И. Г. Моя дорога. – М., 2002. – С. 57; Филиппов К. И. Немного о прошлом. – М., 1997. – С. 36, 38 и др.

<sup>9</sup> История железнодорожного транспорта России... – С. 79.

<sup>10</sup> РГАЭ. – Ф. 1884. – оп. 49. – Ед. хр. 487. – Л. 14.

<sup>11</sup> Там же. – Л. 18

<sup>12</sup> В 1956 г. все они были реабилитированы.

<sup>13</sup> РГАЭ. – Ф. 1884. – Оп. 49. – Ед. хр. 514. – Л. 20.

---

<sup>14</sup> РГАЭ. – Ф. 1884. – Оп. 31. – Ед. хр. 2625. – Л. 151.

<sup>15</sup> История железнодорожного транспорта России... С. 310.

<sup>16</sup> Там же. С. 311.

Н. П. Гатина

*Уральский государственный университет*

### **СОВЕТСКАЯ НОМЕНКЛАТУРА: ИСТОРИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИЗУЧЕНИЯ**

Несмотря на почти 70-летнюю историю своего существования в нашем обществе, номенклатуры как бы и не было. Не только изучение, но и упоминание о ней долгое время находилось фактически под запретом. Только после приостановления деятельности КПСС проблема номенклатуры превратилась в объект исследования. Сегодня необходимо объективно разобраться в этом вопросе, обращая внимание на сущность изучаемого явления, а не на его внешнюю форму.

Тема номенклатуры многие годы считалась запретной. Это подтверждает и тот факт, что в прессе и научной литературе 1930-х – первой половине 1980-х годов термин «номенклатура» не получил широкого распространения. Максимум, что могли себе позволить современники и историки – это изобличение бюрократии, что было поистине неистощимой темой во все времена.

В первые годы советской власти корпус государственных служащих состоял из двух частей: новая советская управленческая бюрократия, исповедавшая коммунистические принципы, и старая управленческая бюрократия, которая либо принимала новую идеологию, либо подвергалась репрессиям. Постепенно, по мере обретения квалификации и знаний, управленцы советской генерации стали доминировать.

В 1923 г. в соответствующих документах были сформулированы основные принципы отбора и назначения работников номенклатуры. Однако эти документы нигде не публиковались. Секретность, закрытость становятся отличительными признаками номенклатурной бюрократии. Не удивительно, что «этот механизм, – как верно отмечал А. Сенин, – не мог быть предметом серьезного изучения»<sup>1</sup>. С конца 20-х годов социология чиновничества в СССР на долгие годы оказалась под запретом.

Некоторые аспекты истории номенклатуры рассматривались в работах публицистов и историков, появившихся в последнее время. Но недостаточное, а порой, и полное отсутствие документальных источников приводило к догадкам, предположениям, а иногда и откровенным фальсифика-